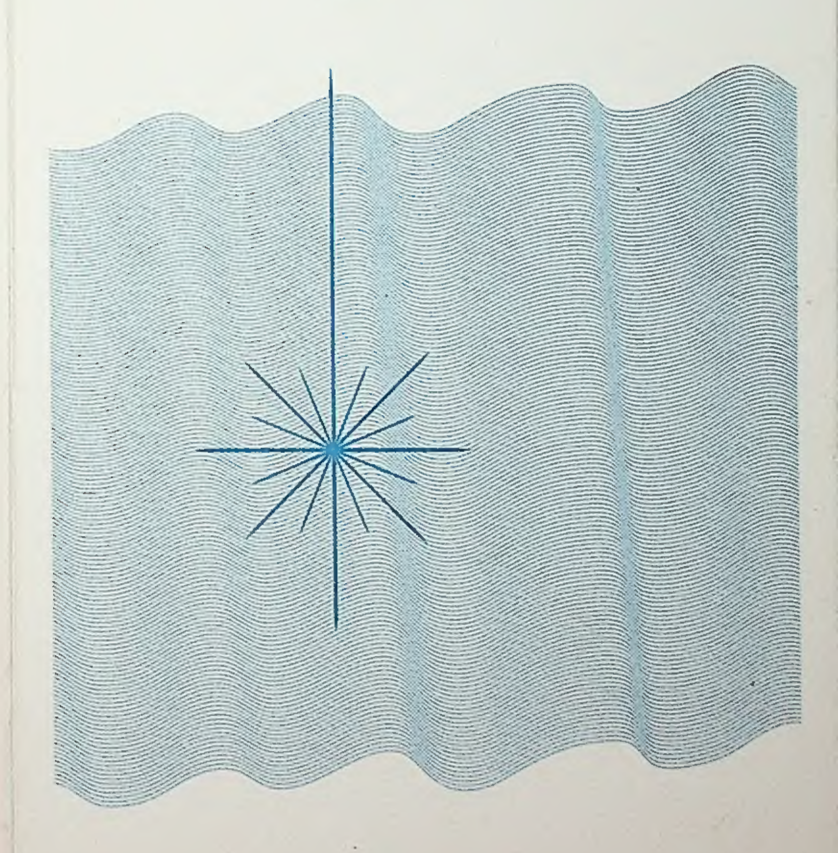
Jean
de La Varende

À la gloire de notre pavillon

Présence de la Varende

2015



MMXV

Cette édition
spécialement réservée à
PRÉSENCE DE LA VARENDE
16, rue Jean de la Varende
14250 Tilly-sur-Seulles
a été tirée à :

20 exemplaires sur Japon nacré
marqués A à T et réservés
aux membres du Bureau,

25 exemplaires sur vélin Johannot
numérotés 1 à 25
et réservés aux membres donateurs,

50 exemplaires sur vélin Rivoli
numérotés de 1 à 50 et réservés
aux membres bienfaiteurs,

270 exemplaires sur vergé Rives Classic
numérotés 1 à 270.

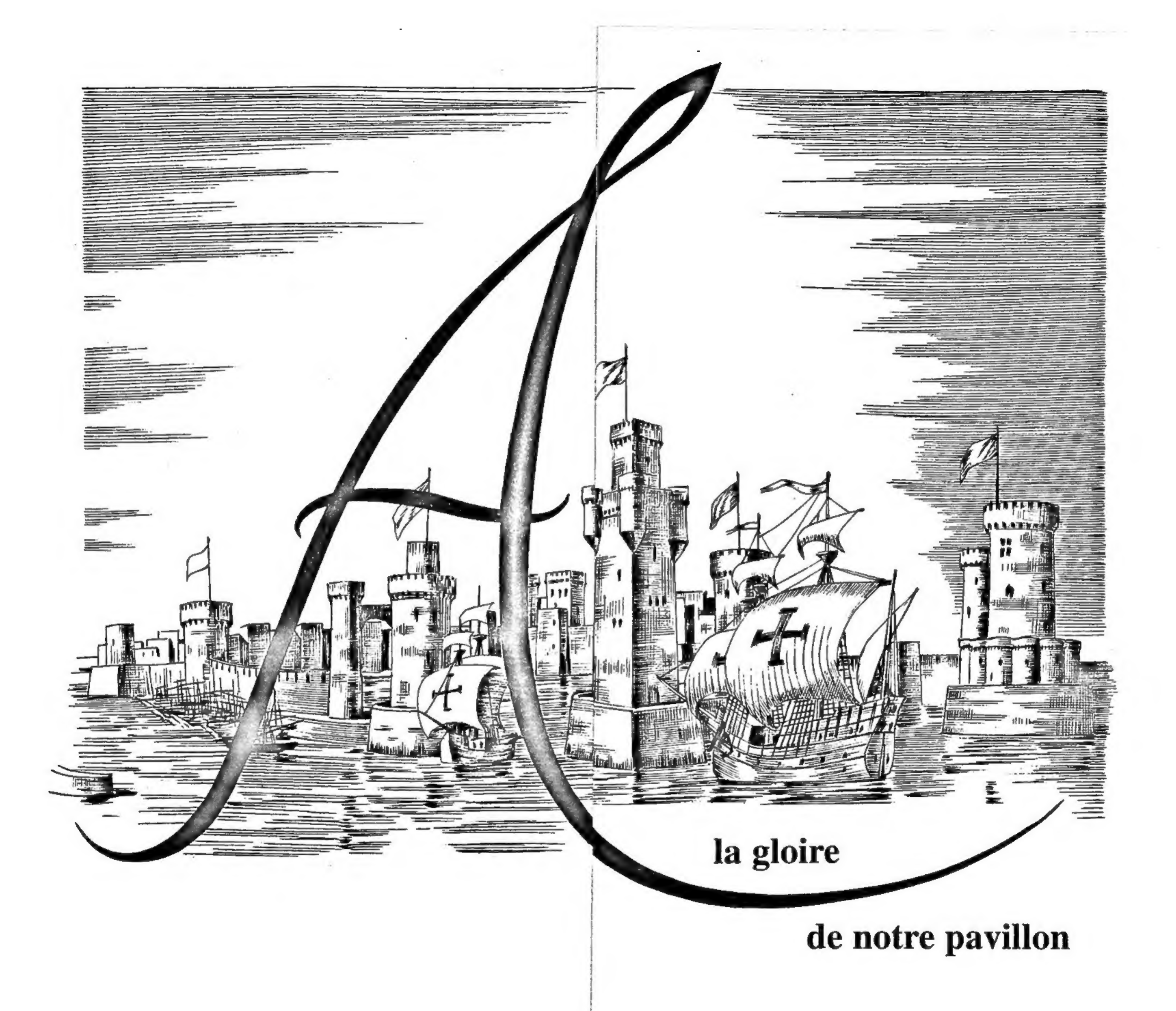
EXEMPLAIRE
sur Rives Classic

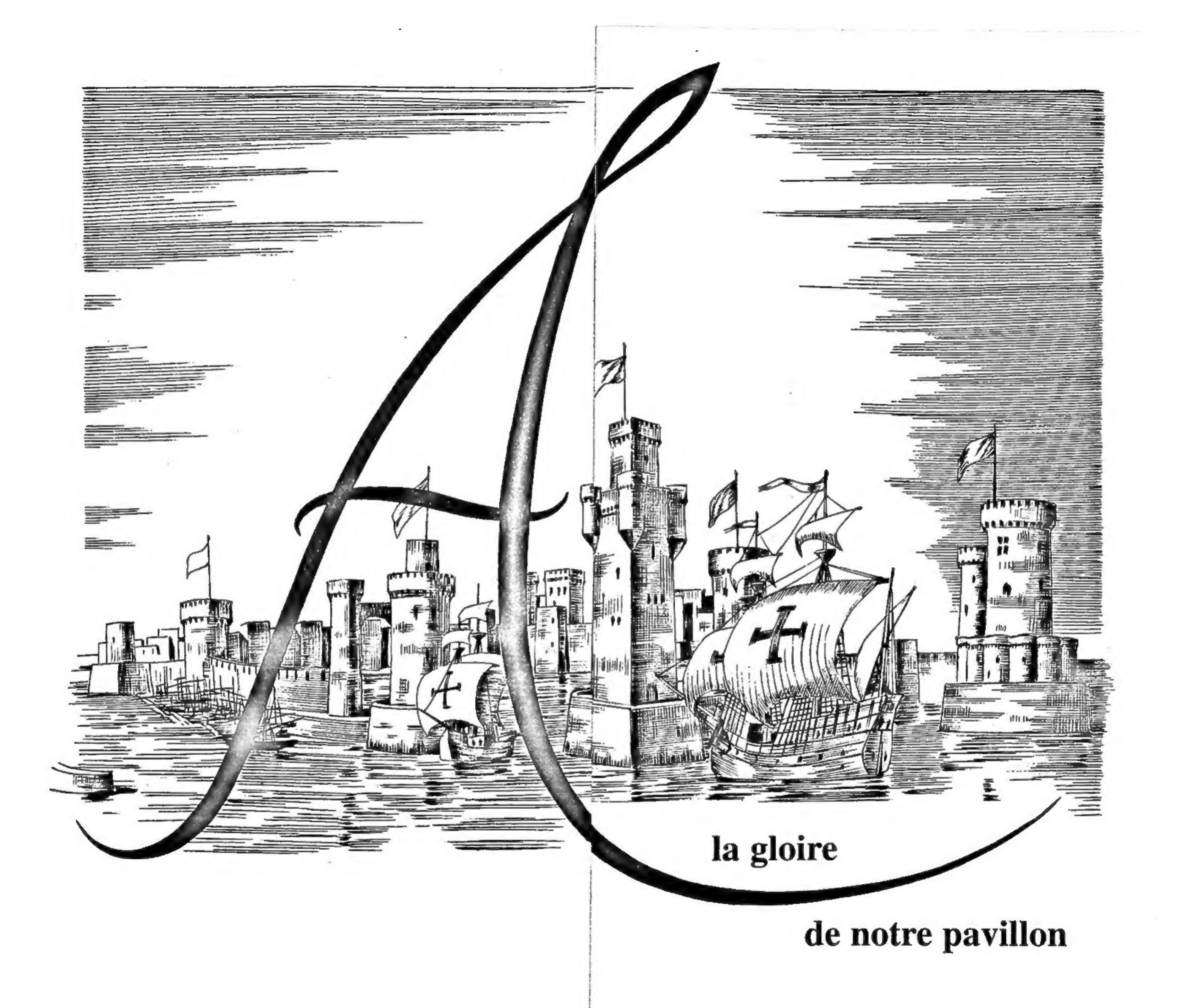
N°

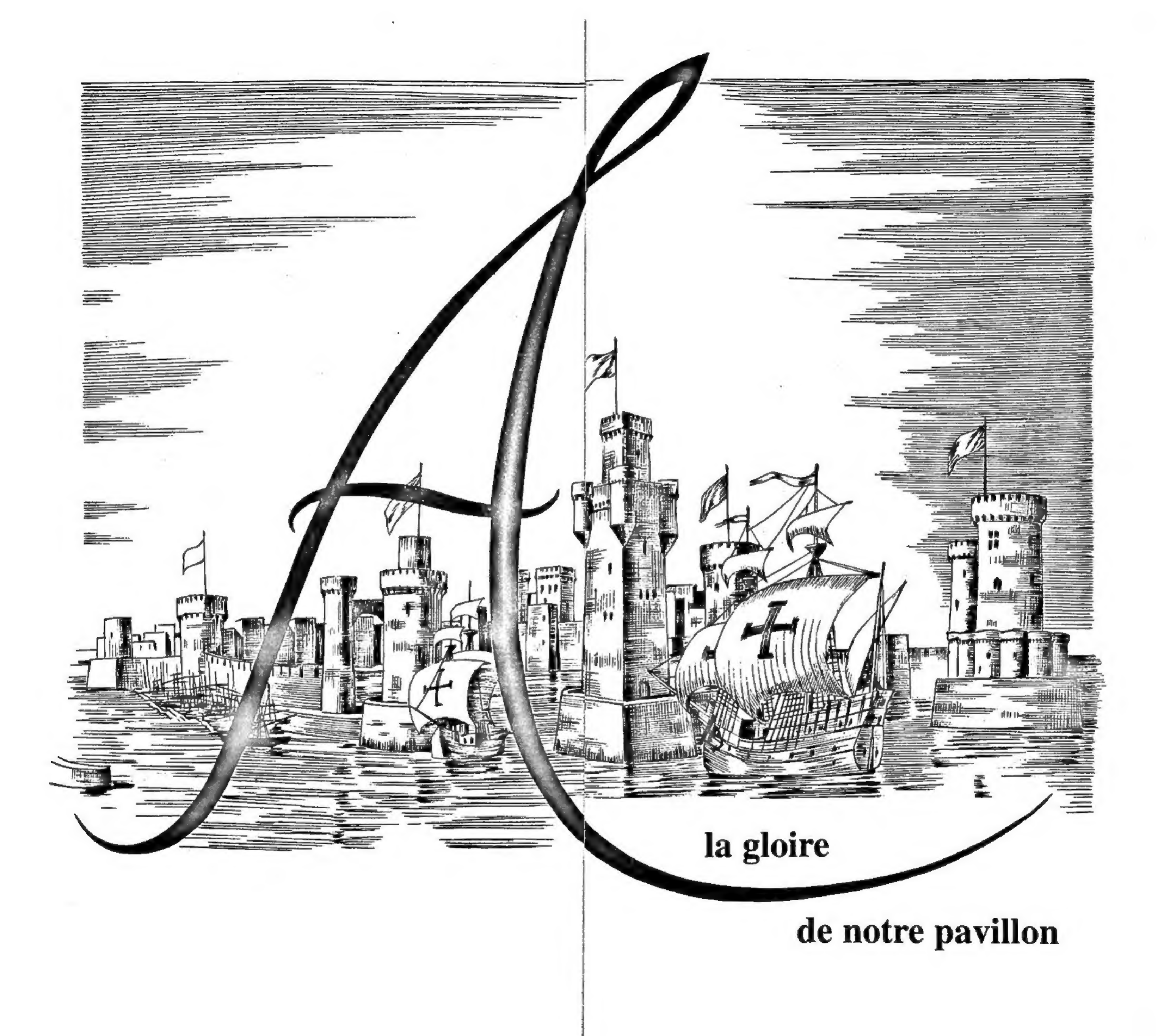
LA VARENDE

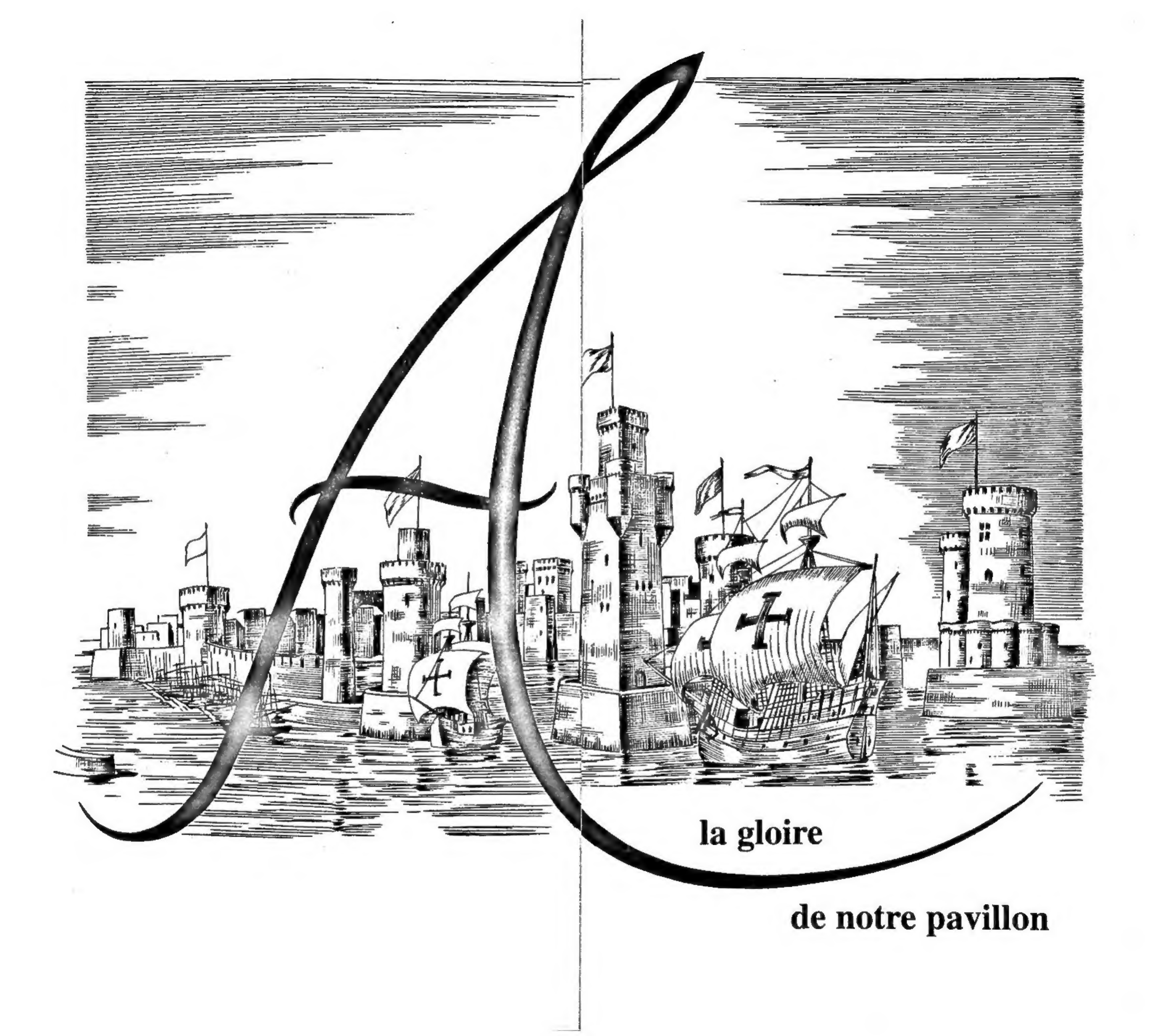
A la gloire de notre pavillon

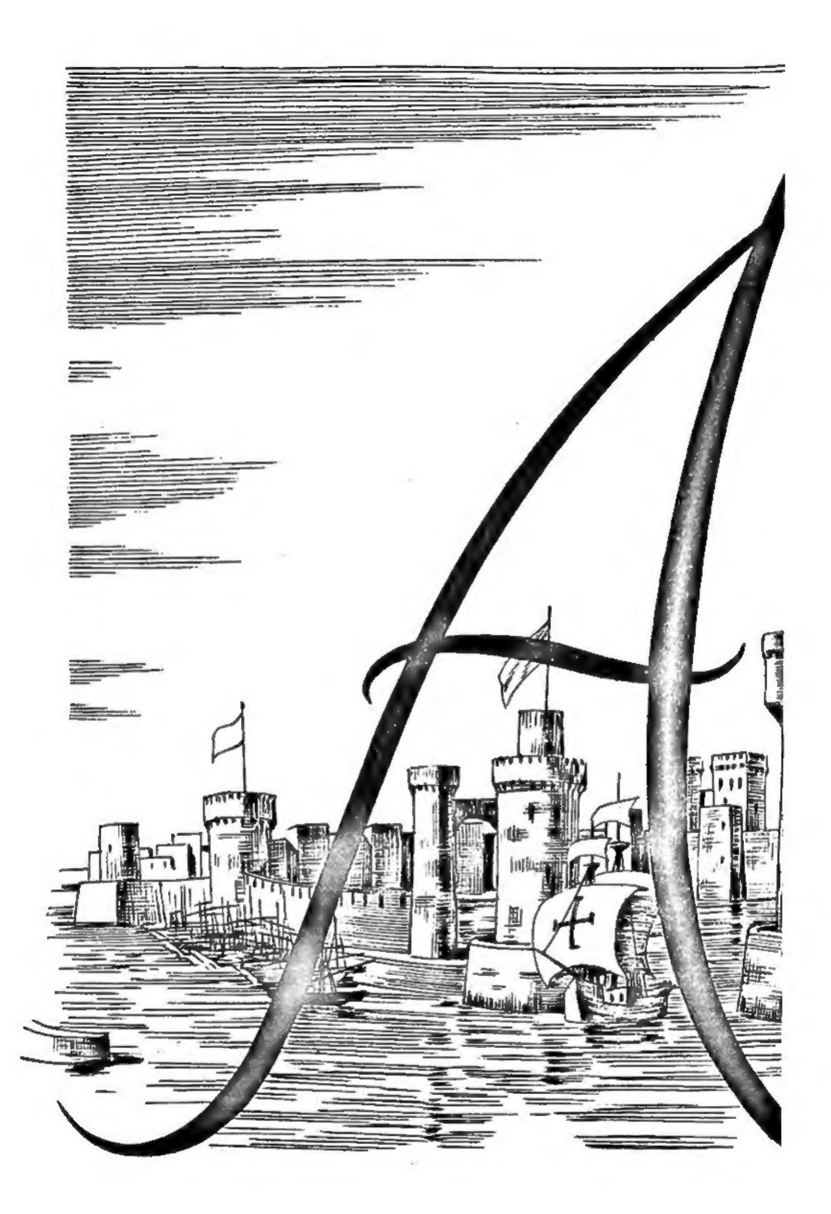
PRESENCE DE LA VARENDE
MMXV

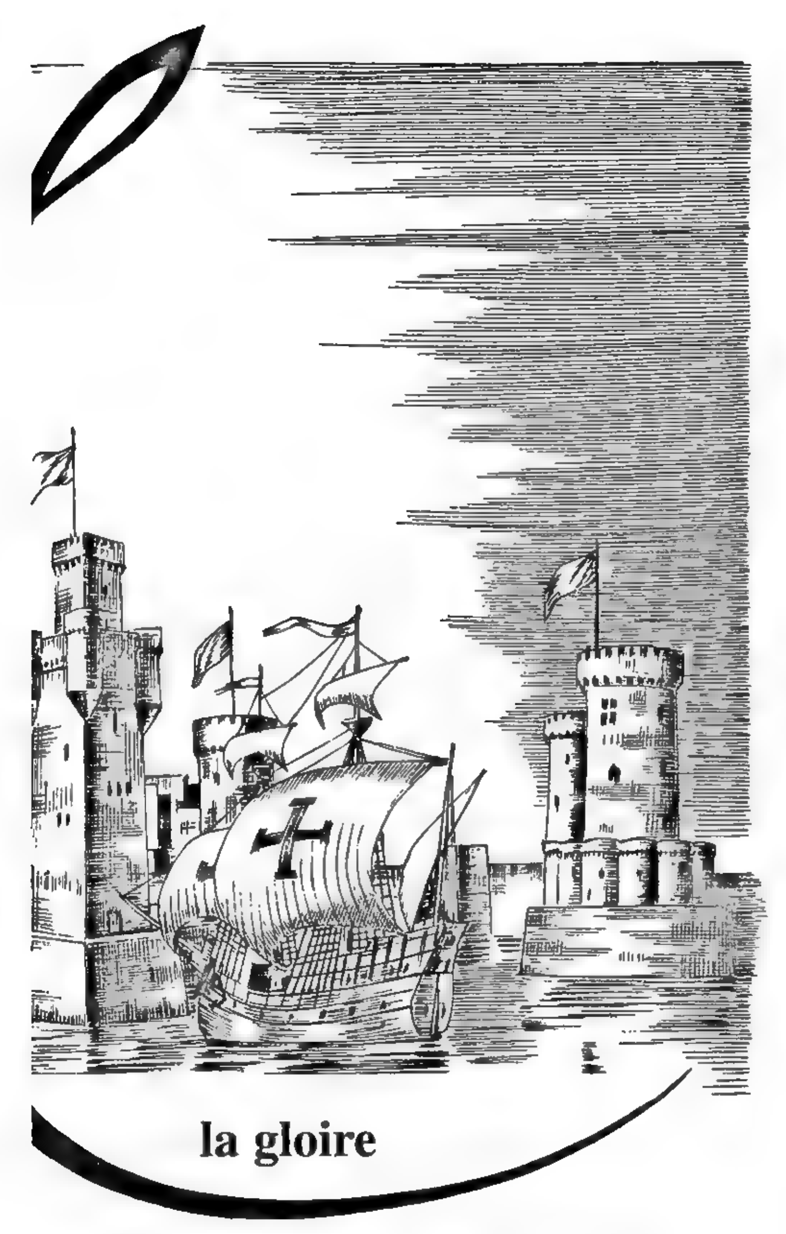

A
la gloire
de notre pavillon


A
la gloire
de notre pavillon


A
la gloire
de notre pavillon


A la gloire
de notre pavillon





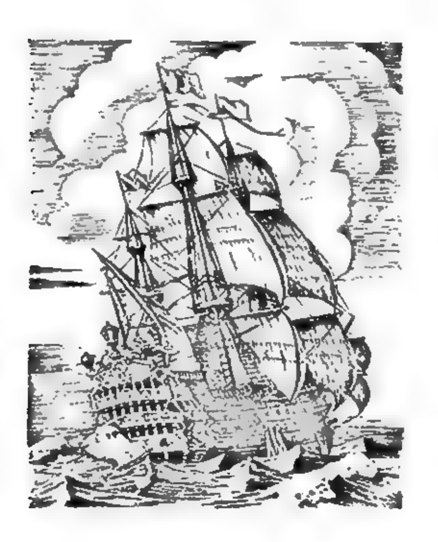
la gloire

de notre pavillon

Les batailles navales ont compté parmi les actions les plus décisives ; ce sont elles qui donnèrent au monde sa structure actuelle, brutalement, ou par suite indirecte de leurs effets. Lépante aura pour quatre siècles assuré la suprématie de la civilisation occidentale, tellement menacée, et si l'on veut descendre plus profondément dans le passé, on doit accorder à la victoire d'Actium d'avoir fait triompher la stabilité latine, déjà, sur l'effervescence orientale. Plus loin encore, Salamine, où sombra, sous les eaux violettes, devant les temples blanchissants, la puissance formidable de l'Asie, avec ses douze cents navires. Dans les temps modernes, on sait que la déroute de

l'*Armada* détermina l'Europe, et qu'en 1805, dès Trafalgar, Napoléon était condamné.

Il est maintenant admis comme un axiome politique que la puissance navale demeure en définitive l'élément essentiel d'un conflit, et que la victoire appartient à qui possèdera la mer.



Si la France avait continûment poursuivi son développement naval, méthodiquement, fermement, le plus beau royaume sous le ciel n'eût point éprouvé ces alternatives épuisantes de succès et de revers, dont il s'anémia.

*

Parce que la marine française s'établit parmi les plus puissantes, les plus hardies, les plus héroïques, et pour peu que l'effort général favorise le mouvement maritime, parmi les plus savantes. La qualité de l'officier de mer français est universellement reconnue, et aussitôt que nous prenons la peine, la patience, d'établir un programme, de le suivre, nous réalisons les navires les plus en avance, les prototypes les plus jalousés.

Chacun des siècles dont ce livre s'est fait le palmarès évocateur, nous montre nos réussites, nos exploits ; affirme notre valeur et notre

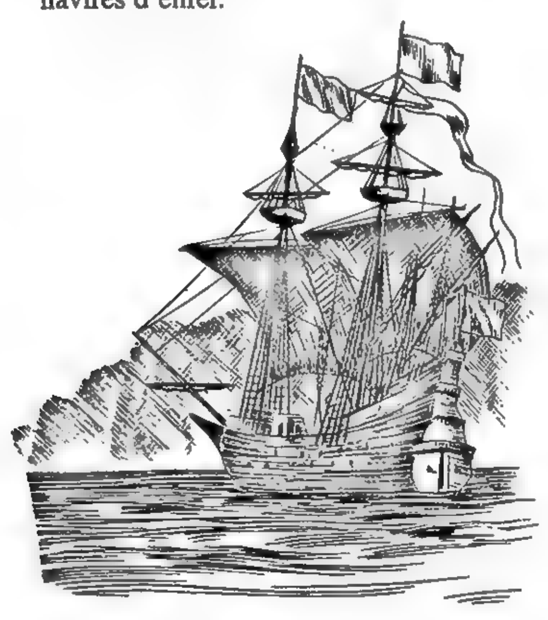
ingéniosité. Les formes varient mais l'excellence demeure. Ainsi cette *Cordelière* qui ouvre les gloires navales du bel album, n'était qu'une caraque mi-anglaise mi-espagnole, mais nous ne pouvons plagier : nous transformons, nous inventons, et ce fut d'elle que nous sortîmes la *Couronne*, en 1638, le premier navire de haut-bord moderne, l'ancêtre qui restera le modèle à suivre jusqu'à la fin de la marine à voiles. Au XVIIIe siècle, Jacques SANÉ créa des carènes si parfaites que les Britanniques les capturèrent pour les copier ; au XIXe, DUPUY DE LOME, réalisant le navire cuirassé, nous donna pour quelques années une supériorité telle que nulle nation n'aurait pu lutter contre les navires de France. Le sous-marin est originaire de chez nous, et n'oublions pas que pour égaler l'infortuné paquebot *Normandie*, il fallut, sur une coque sensiblement de même grandeur, atteler des moteurs

d'un tiers plus puissants.

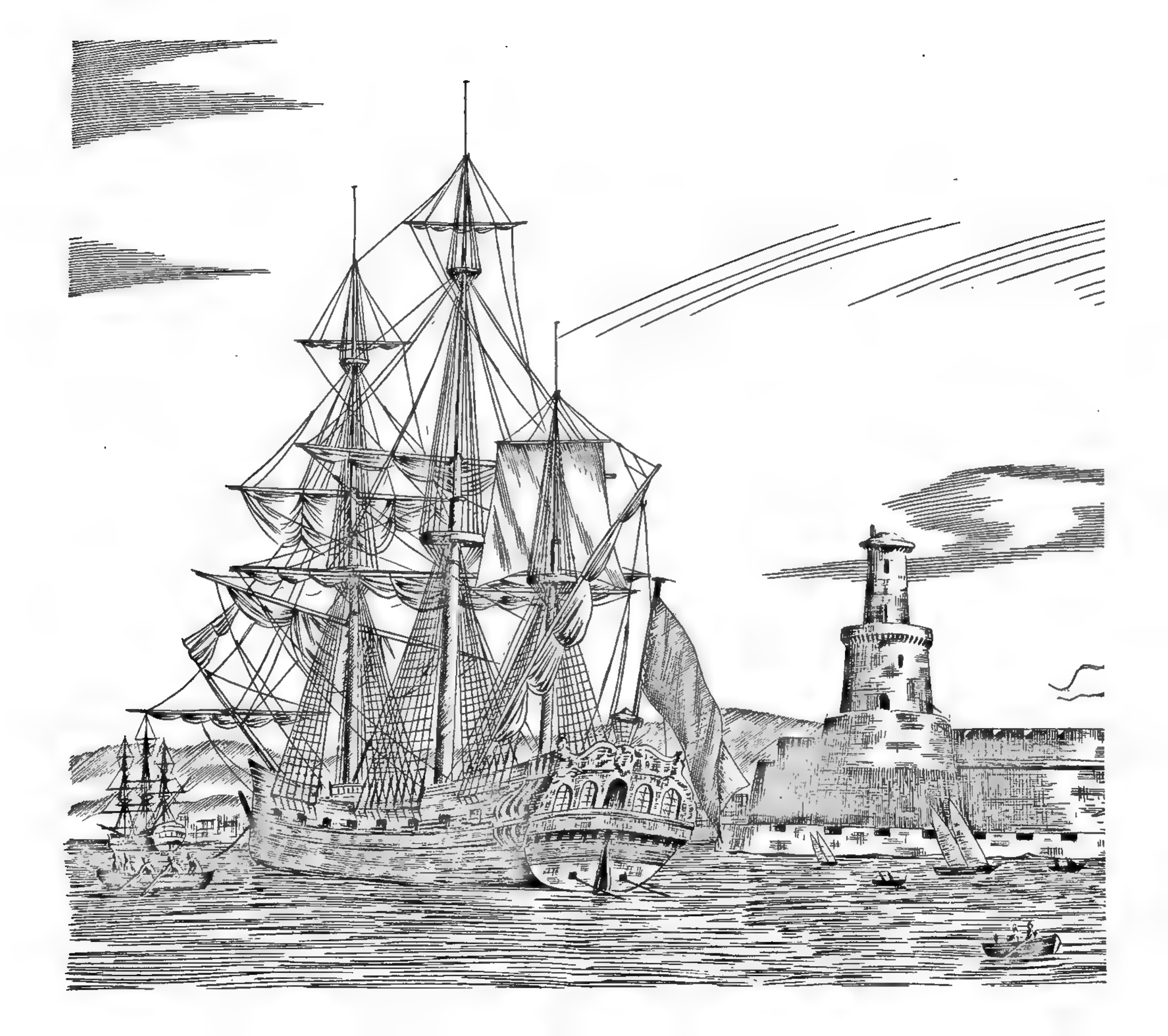
Nos chefs et nos hommes valent nos navires : depuis PRIMAUGUET qui, après avoir évacué tout son monde, bouillit dans son armure comme un crustacé de fer ; depuis Louis DU COUËDIC DE KERGOLAER qui, aux plaintes d'un blessé, sut répondre : "... et moi qui suis déjà mort depuis deux heures..!" jusqu'à RAGEOT DE LA TOUCHE, aux Dardanelles : "... Il y a trop de morts : il est bon que le commandant en soit..".

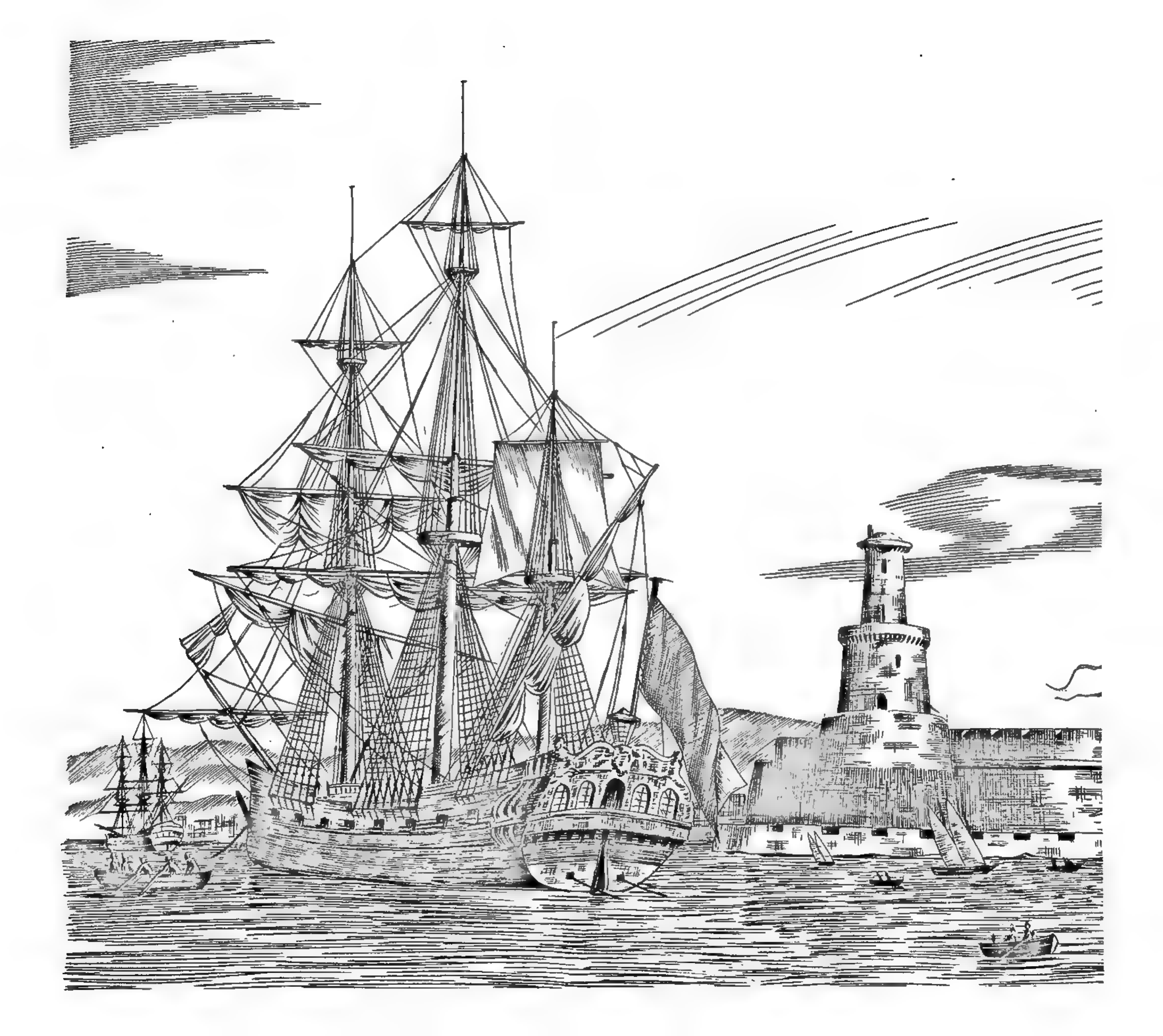
Nos matelots s'élèvent sans peine à la hauteur des chefs. Chez eux, c'est immédiatement une acceptation gaie du devoir, un enthousiasme de la poudre et de l'effort le plus meurtrier. Tout de suite, ils réclament l'abordage, le dernier terme de la folie combattante, une gageure qui deviendra, peut-être le vice héroïque de la marine française.

La guerre de course finit même par faire du matelot français un être chimérique, un peu surnaturel, vraiment, tel que cent cinquante d'entre eux en assaillaient cinq cents, qu'une corvette amarinait des trois ponts, avec l'audace, le bonheur, le sortilège de marins démoniaques et de navires d'enfer.



C'est un fait ; par malheur, en voici un autre non moins réel : malgré ces qualités éclatantes, la nation ne fut jamais complètement maritime. Est-ce dû aux armées, à la nécessité de se prémunir d'abord d'une force terrestre telle qu'elle pût couvrir des frontières trop vastes, trop aisées, et trop convoitables ? En partie, mais aussi à d'autres éléments plus complexes qui, se combinant, déterminèrent ce *jardinier français*, enchaîné à sa glèbe et plus disposé à planter ses choux qu'à fendre la vague. Le charme, la douceur du sol et du climat français qui rendirent casanier, et firent du voyageur un être d'exception. La massivité encore du territoire, dont seules les côtes fournirent des matelots, quand l'intérieur n'y pensa point : les vocations navales cèdent avec le vent de mer. Enfin, certain nombre d'évènements malheureux qu'amplifia l'imagination si vive du Français, et où, accordons-le, se mani-





festa une singulière malchance, une déveine assez noire pour hanter les esprits. L'Ecluse, la Hougue, et toujours ce Trafalgar qui est resté un terme de disgrâce complète : on dit encore : “c'est un coup de Trafalgar”, pour évoquer le pis.

Le Français finit par croire qu'il n'avait pas la tête navale, malgré des réussites, des victoires presque incroyables ; il accusa le sort sans se rendre compte qu'en grande part la défaveur du destin venait de son manque de ténacité, de ses improvisations, de ses abandons successifs ; et son bavardage ajouta à ses désastres.

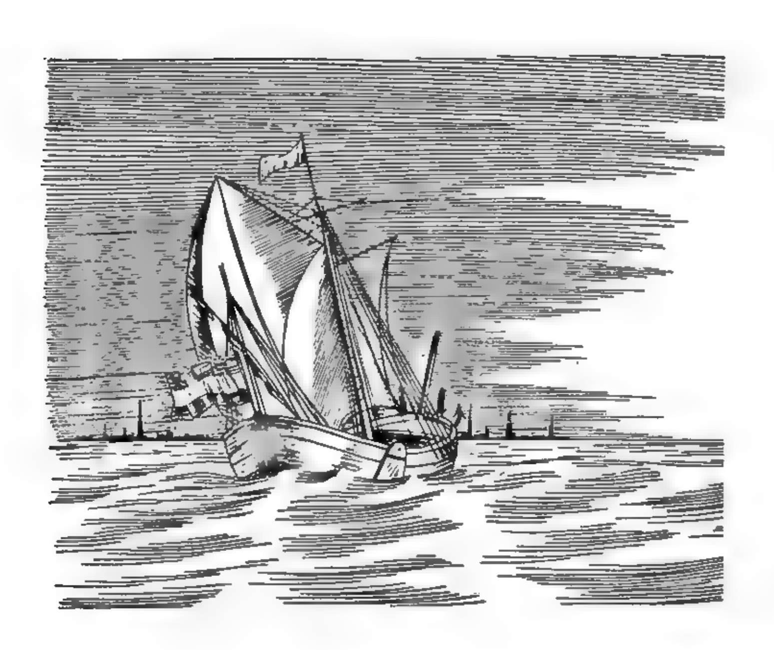
Et l'on arrive à cette constatation étonnante que ce qui manqua le plus aux Français fut, peut-être, un élément bien bas et très inférieur : quelque chose comme une propagande. Si, après la Hougue, la nation avait pu être éclairée sur la qualité d'une

flotte qui avait tenu tout un jour, sans perdre un navire, contre un ennemi deux fois plus fort qu'elle, qu'il ne se serait pas produit cette désaffection, ce découragement qui ruinèrent un effort indicible, un effort triomphant, poursuivi durant trente années glorieuses, l'œuvre sans pareille de COLBERT, capable de faire de la France la première nation maritime de l'Europe. Si le pays s'était senti ennobli d'une telle défaite, avait mis son cœur sur les flots, il n'y aurait pas eu, dans notre volonté navale, ces solutions de continuité, ces désastreuses éclipses. A chaque fois il fallut tout refaire ; la marine est traitée en enfant perdue, en parente pauvre.

C'est d'ignorer la flotte, de ne pas y entendre, qui sépara les Français de leurs navires. Nous nous sommes trouvés hors de cette conviction nécessaire aux œuvres de durée ; nous nous vîmes amputés de notre

persévérance, et nos plus belles escadres n'ont pu se maintenir faute d'amour.

*



Mais peut-on dire qu'aujourd'hui, malgré la sévérité des temps, malgré notre immense malheur, il n'en est plus ainsi. Que peu à peu, grâce à un effort incessant, à un apostolat enivré de sel, de vent, de rêve et d'action, le caractère national est en train de changer, d'évoluer dans le sens de l'intelligence et du respect navals. Certains vont même jusqu'à dire qu'une partie de l'attrait jadis réservé aux choses militaires s'est porté sur les choses maritimes, et j'entends encore Louis GUICHARD assurer que l'Ecole Navale était devenue la barrière nécessaire pour empêcher tous les jeunes Français de se vouer à la mer...



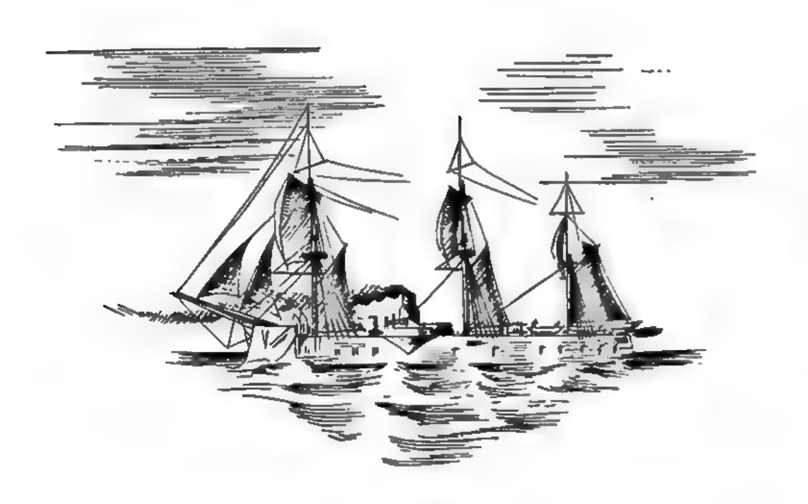
Indice caractéristique : la *même année*, les trois plus importantes maisons françaises d'édition

éditèrent chacune une *Histoire de la Marine*, avec les plus somptueuses images, et ces ouvrages, immédiatement épuisés, font prime sur le marché des livres. On s'est aperçu que le navire a toujours été le critérium d'une nation, sa preuve, son luxe impérial, la plus belle plume de son cimier. Son portrait, ses modèles ont pénétré dans tous les intérieurs ; le yachting privé n'est plus seulement réservé aux grands aristocrates : de tous côtés naissent des sociétés d'amateurs qui naviguent avec trop de confiance, même, et une témérité devenue blâmable : on s'aventure en périssoire sur des flots qui jadis eussent retenu des pilotes hauturiers. Mais, lentement, s'ébauche enfin après un millénaire d'hésitations et de débats, une figure vivifiée et puissante du Français maritime.

La marine est "chose royale", c'est entendu ; il lui faut la péren-

nité d'un institut stable, maître du temps ; mais elle est aussi "chose nationale". Chez nous, elle y parvient, et il nous faut regarder par dessus les épaves... — Rien n'est fini : tout commence.

La Varende



Texte édité sous le haut patronage
du Secrétariat d'Etat à la Marine et
aux Colonies, par R. H. Mirambeau
avec la collaboration du Capitaine
de Vaisseau (R) Laboureur.
Achevé d'imprimer en Décembre 1943.
Illustrations de C.-P. Josso
tirées de « Navigation sentimentale »
éditions « Aux dépens d'un amateur »

Cette édition a été réalisée par
PRESENCE DE LA VARENDE

Achevé d'imprimer le 22 mai 2015
en la Sainte Rita.

AZ Com' Impression
4 ter, avenue de la Forêt Normande
Argentan (Orne)